

**Argumente, Positionen und Lagebericht  
Klimaschutz und Grüne Verkehrspolitik<sup>2</sup>  
- Mit der Energie- zur regionalen Verkehrswende<sup>3</sup> -**



**Die Göttinger Straßenbahn hat nie existiert - oder?**

**Göttinger Klimaschutzoffensive im Stadtverkehr**

Mit Ratsbeschlüssen und politischen Vorgaben aus Brüssel und Berlin besteht die Verpflichtung dafür zu sorgen, dass auch in Göttingen bis 2020 40% weniger CO<sub>2</sub> ausgestoßen wird, bis 2030 sogar 50% (nach dem Göttinger Klimabündnisratsbeschluss aus dem Jahre 1991).

Das vom Rat im Mai 2010 beschlossene Klimaschutzkonzept<sup>4</sup> hat ausdrücklich mit Verweis auf die anstehende Aktualisierung der Verkehrsentwicklungsplanung, den Verkehrsbereich, der mit ca. 23 % für die Göttinger CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich ist, ausgeklammert.

Auf Antrag der GRÜNEN aus den Jahren 2008 und 2009 hat der Bauausschuss im Mai 2011 bei zwei Enthaltungen auf dem Hintergrund der Ziele und Finanzierungen der beschlossenen Haushalte 2010 und 2011 die Neuausrichtung des Verkehrsentwicklungsplanes am vorgegebenen Klimaschutzziel beschlossen.

Am 9.6.2011 hat der Ausschuss einstimmig der „vorgelegten Leistungsbeschreibung für die geplante Erstellung des Klimaplanes Verkehrsentwicklung“ zugestimmt. Bestandteil dieses Beschlusses ist auf Antrag der GRÜNEN der Auftrag an die Verwaltung für eine intensive „Öffentlichkeits- und Bürgerbeteiligung“ zu sorgen.

Mit dem von uns GRÜNEN eingebrachten und einstimmig im Rat am 10.9.2010 beschlossenen Antrag ist die Verwaltung darüber hinaus beauftragt worden, die Zusammenarbeit mit den Gemeinden des Umlandes und dem Landkreis in der Regionalplanung und der Verkehrsentwicklungsplanung, insbesondere unter der gemeinsamen Klimaverantwortung auch angesichts der hohen Pendlerzahlen in Richtung Stadt zu intensivieren. Unter Kosten-Nutzen-Aspekten hat sich schon in der Vergangenheit gezeigt, dass in der Stadt Klimaschutzerfolge durch eine offensive Förderung des Radverkehrs am effektivsten zu erreichen sind. Rot-Grün hat dafür gesorgt, dass der Radverkehr seit 1999 nach den Erhebungen zur Verkehrsmittelwahl überdurchschnittlich zugenommen hat. Doch mit den positiven Auswirkungen einher geht nach Angaben der Polizei eine Zunahme von Verkehrsunfällen mit Personenschäden unter Fahrradeteiligung. Das bedeutet den knappen Zeitraum bis 2020 schon jetzt in einer Art Doppelstrategie nutzen zu müssen um die wenigen Mittel zur Förderung des Umweltverbundes auf den preiswerten, aber hoch effizienten Ausbau des Radverkehrs zu konzentrieren. Die nötige Steigerung der Attraktivität des Radfahrens - über alle Schichten und Altersstufen - wird nur dann überzeugend realisiert werden, wenn die Unfallgefahren systematisch abgebaut werden und das Rad erkennbar zum dominanten Stadtverkehrsmittel gemacht wird.

In der breit angelegten öffentlichen Debatte wird es nun darum gehen Vorschläge zur Verkehrswende zu erarbeiten, die daran zu messen sind, ob sie uns bei den Klimaschutzzielen in der verbleibenden Zeit bis 2020 weiter bringen.

*Vor etwa 10 Jahren hat es in der Stadt Göttingen eine mehr als einjährige öffentliche Diskussion zum zukünftigen verantwortungsvollen Umgang mit dem Straßenverkehr gegeben. Zum ersten Male in der Geschichte der Stadt wurde der Verkehr nicht mehr wie der von Gott gegebene Regen behandelt, sondern als eine politisch zu gestaltende Größe in der Öffentlichkeit zur Diskussion gestellt.*

*Mit einer gut organisierten breiten Beteiligung der Bürgerschaft wurde in zahlreichen moderierten Sitzungen um einen Kompromiss gerungen, der schließlich nach den damaligen Maßstäben mehrheitlich als zukunftsfähig und verantwortbar angesehen wurde.*

*Die mit der Agenda 21 (Rio 1992) angestoßenen Forderungen nach mehr Umweltschutz und einer deutlichen Verringerung des durch Verkehr bedingten Ausstoßes von Umweltschadstoffen konnten sich in der am Entscheidungsprozess beteiligten Bürgerschaft ebenso wenig wie in der Ratspolitik durchsetzen. Klimaschutz war damals, noch wie so manches andere heute von den Altparteien übernommene Thema ein typisch GRÜNES Minderheitsziel.*

*Dies, obwohl sich die Stadt Göttingen schon 1991 auf Antrag der GRÜNEN per Ratsbeschluss als Mitglied des Klimabündnisses verpflichtet hatte die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren.*

*Mit der öffentlichen Debatte zum Verkehrsentwicklungsprogramm (VEP<sup>5</sup>) entwickelte sich sei 1999 ein breites Bewusstsein, den Straßenverkehr zugunsten des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) zumindest*

<sup>1</sup> Verkehrspolitischer Sprecher der GRÜNEN Ratsfraktion, Vorsitzender des auch für Verkehr zuständigen Bauausschusses und Bürgermeister

<sup>2</sup> Wissenschaftliche Hintergründe zum „Nachhaltigen Verkehr“ sind kurz und verständlich bei SCHALLERBÖCK vom Wuppertal-Institut nachzulesen bei <http://www.nachhaltiger-verkehr.de/download/RAVE-AbschlussberichtLang.pdf>

<sup>3</sup> Eine umfangreiche anschauliche Präsentation zum Thema findet sich auch auf unsere GRÜNEN Homepage: [http://www.gruene-goettingen.de/osts/gruenes-cms.de/httpdocs/userspace/NS/kv\\_goettingen/Dateien/Ratsfraktion/PDF/Vortrag\\_VEPklima100125.pdf](http://www.gruene-goettingen.de/osts/gruenes-cms.de/httpdocs/userspace/NS/kv_goettingen/Dateien/Ratsfraktion/PDF/Vortrag_VEPklima100125.pdf)

<sup>4</sup> Zum Konzept kommt man über: <http://www.goettingen.de/staticsite/staticsite.php?menuid=1256&topmenu=272>

<sup>5</sup> Der VEP 2000 ist zu finden unter:

<http://www.goettingen.de/staticsite/staticsite.php?menuid=558&topmenu=356&keepmenu=inactive>

so zu steuern, dass der Autoverkehr trotz der prognostizierten Tendenz zu mehr Mobilität in Göttingen wenigstens nicht zunimmt und stadtverträglicher gestaltet wird.<sup>6</sup>

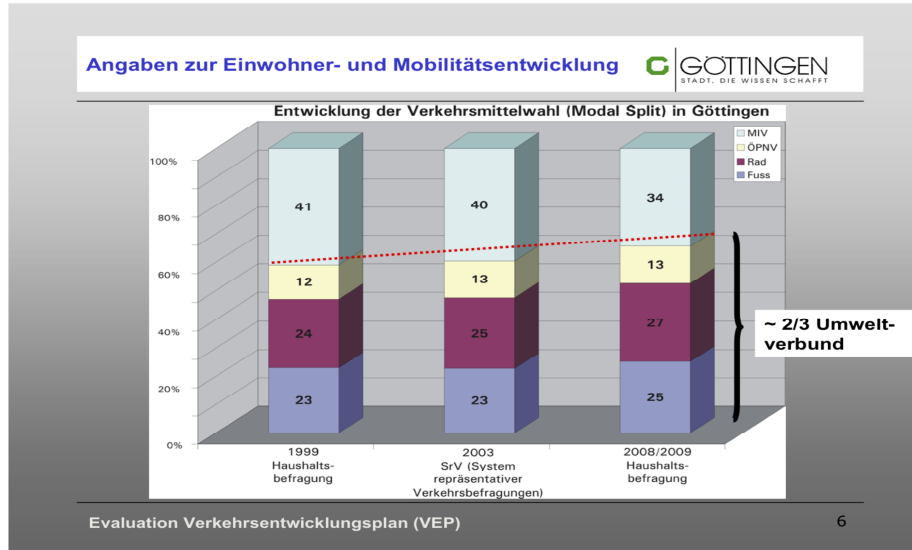
Die **klassischen Steuerungsmittel einer integrierten Verkehrsplanung** sind nach wie vor:

- Verkehre durch Stadt- und Regionalplanung **vermeiden** (Arbeit und Wohnen zusammenführen),
- nicht vermeidbare Verkehre durch Push und Pull auf klimaverträgliche Verkehrsmittel **verlagern** (**Pull**: Förderung von Fuß, Rad und Bus; **Push**: Restriktionen gegen die Autonutzung) und
- nicht vermeidbaren Verkehr stadt- und **umweltverträglich** abwickeln.

Die damalige Untersuchungen und Schätzungen in Göttingen ergaben für 1998/99 einen Radanteil der zurückgelegten Wege, legt man ausschließlich die Befragung der Göttinger Haushalte zugrunde, von ca. 16%, aber auch einen Autoanteil von ca. 41 %. Aktuelle Betrachtungen der Verwaltung korrigieren den Wert des Radanteils 1999 von 16% auf 24%, was ich in dieser Größenordnung für zweifelhaft halte. Schon für „alte Göttinger“ ist es m. E. deutlich erfahrbar geworden, dass der Radanteil seit 1999 spürbarer als um die 3 Prozentpunkte (von 24 auf 27%) zugenommen haben muss ...

Die zahlreichen Pendler (2009: 47.779 Einpendler, 8.690 Berufsauspendler) sind allerdings hier und in der weiteren Perspektivplanung nicht berücksichtigt worden. Die Lehre daraus: Es gilt dringend mit dem Landkreis und den Gemeinden zusammen, die in gleicher Weise wie die Stadt dem Klimaschutz verpflichtet sind, ein integriertes Verkehrsentwicklungskonzept zu entwerfen, das Mobilitätsansprüche und Klimaschutz in der Region zusammenbringt<sup>7</sup>. Wenn sich die Gemeinden und der Landkreis nicht tatkräftig der gemeinsamen Verantwortung stellen, dürfen sie sich nicht wundern, wenn die Stadt Göttingen trotz (oder wegen) des demografischen Wandels gezwungen wird, auch aus Klimagründen mit einer offensiven **Siedlungspolitik Pendler** aus dem Umland in der Stadt anzusiedeln.

Die Stadt selber hat sich aktuell per Ratsbeschluss zum „Klimaplan Verkehrsentwicklung“ (VEP) vorgenommen, mit einem umfangreichen Katalog von Maßnahmen auch in den nächsten 10 Jahren den sog. Modal Split, also die Verkehrsmittelwahl der Göttinger Bürgerschaft so zu verbessern, dass das Klimaziel im Verkehr erreicht wird.<sup>8</sup> Das bedeutet, die zukünftige Verkehrsmittelwahl (also den Ziel-Modasplit) des aktualisierten VEP streng und unmissverständlich am vorgegebenen CO<sub>2</sub>-Ziel zu orientieren. Untersuchungen aus den Jahren 2003 und 2008/9 haben bestätigt, dass der Radanteil mittlerweile mindestens auf etwa 27% (2003: 25%) gestiegen ist und der Autoanteil auf etwa 34% gesunken

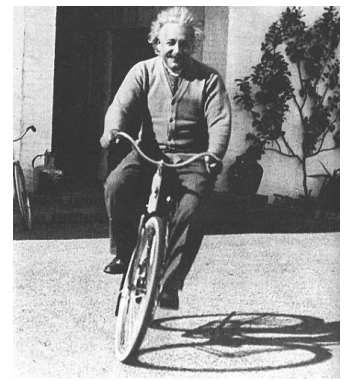


ist:

<sup>7</sup> „Es ist Zeit für Klimaschutzkonzepte im Stadtverkehr“ heißt es im „Leitfaden Klimaschutz im Stadtverkehr“ des Umweltbundesamtes: <http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-medien/4023.html>

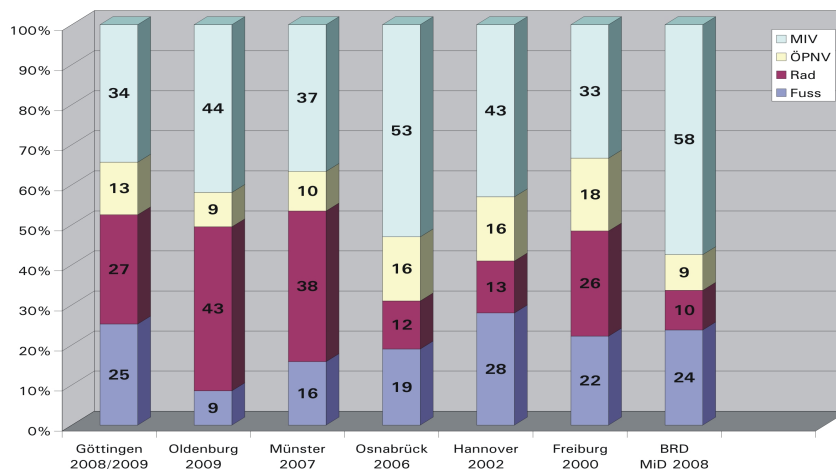
<sup>8</sup> Ähnlich wie für die Region Hannover: [http://www.hannover.de/de/wirtschaft/mobilitaet/vk\\_plan\\_entw/rh\\_ivep/VEPproKlima.html](http://www.hannover.de/de/wirtschaft/mobilitaet/vk_plan_entw/rh_ivep/VEPproKlima.html)

Zum ersten Male in der Geschichte der Universitätsstadt gibt es dank des gewachsenen Einflusses der GRÜNEN eine ausgesprochen radfreundliche Politik und Grundstimmung, die auch daran abzulesen ist, dass erstmals der Oberbürgermeister und der Präsident der Universität selbstverständlich mit dem Rad zur Arbeit fahren. Eine Grundhaltung in Göttingen, die sich auch im Motorisierungsgrad und im Ausgang der jüngsten Bürgerbefragung zum geplanten Neubau der sog. Südspange<sup>9</sup> niedergeschlagen hat. In Göttingen will man keine neuen Straßen und braucht man auch kein Auto: Auf 1000 Einwohner kommen hier 321 Autos (in Freiburg 336 und in Münster 503). So ist Göttingen angeblich die heimliche Car-Sharing-Hauptstadt.



Es ist erfreulich, dass sich - wie Bülow<sup>10</sup> in seiner Untersuchung herausarbeitet - der Verkehrsanteil des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) in Göttingen mittlerweile kaum von dem in Freiburg und Münster unterscheidet, wobei der Radanteil in der relativ großräumigen Stadt Münster natürlich größer ist als in Göttingen. Hingegen ist in Göttingen der Fußgängeranteil deutlich höher als in Münster:

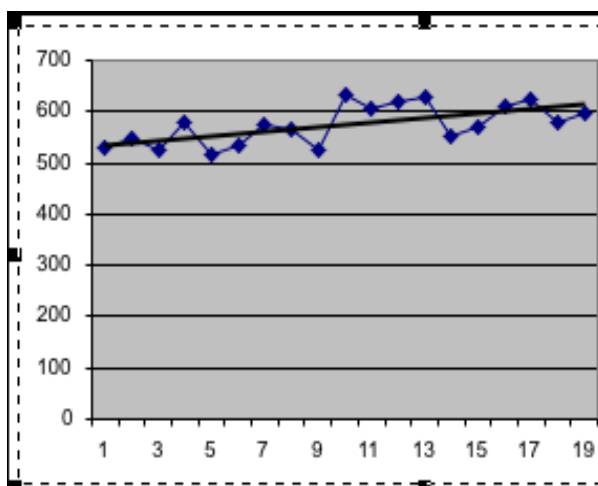
Vergleich der Verkehrsmittelwahl (Modal Split)



### Verkehrssicherheit

Neben dem aus heutiger Sicht noch schwach ausgeprägten Umweltziel war im VEP 2000 ausdrücklich auch die Steigerung der Verkehrssicherheit Planungsziel. Dies insbesondere auch deshalb weil bei wie gewünscht wachsendem Radverkehr mit erhöhten Risiken zu rechnen ist.

So sind in den Folgejahren u. a. durch den Umbau der großen Kreuzungen, aber auch durch das



Schulwegsicherungsprogramm an vielen Stellen nach den Vorarbeiten der Verkehrskommission z. T. auch mit erheblichen öffentlichen Mitteln (geschätzt mehr als 15 Mio. €) große und keiner Unfallschwerpunkte behoben worden. Mit dem Haushalt 2011 hat der Rat beschlossen auch zukünftig pro Jahr 2 Unfallschwerpunkte zu bearbeiten.<sup>11</sup>

Bei der Kreuzung am Neuen Rathaus haben wir gezwungener Maßen einen Paradigmenwechsel betrieben: Wir haben bewusst den Umbau so strukturiert, dass bei allen Verkehrsteilnehmern Verunsiche-

<sup>9</sup> Zumal die in der Reinhäuser und der Geismar Landstraße aktuell gezählten KFZ-Verkehrsmengen pro Tag durchschnittlich unter den mit dem Bau einer Südumgehung prognostizierten liegen.

<sup>10</sup> Simon Bülow: Nachhaltige Entwicklung des Radverkehrs in deutschen Altstädten am Beispiel von Göttingen unter Berücksichtigung entsprechender Strategien in Freiburg und Münster; Georg-August-Universität Göttingen, Bachelorarbeit: 2010

<sup>11</sup> Aktuell werden als Schwerpunkte gewertet: Kreuzung Groner Straße/ Bahnhofsallee; Kreuzung Groner Straße/ Bahnhofsallee; Kreuzung Groner Straße/ Bahnhofsallee; Rosdorfer Kreisel; Hannoversche Straße/ Zufahrt „Bahr“; Hannoversche Straße/ Zufahrt „Bahr“; Otto-Brenner-Str./ Robert-Koch-Str.; Otto-Brenner-Str./ Hannoversche Straße/ Zufahrt „Bahr“; Otto-Brenner-Str./ Robert-Koch-Str.; Otto-Brenner-Str./ Robert-Koch-Str.; K 37 Elliehausen in Richtung Esebeck. Vortrag der Verwaltung am 20.5.10 im Bauausschuss (mit Unfallzahlen).



rungen provoziert werden, die zu erhöhter Aufmerksamkeit und damit verbundenen Verkehrssicherheit geführt haben).

Der auch den Radlern Sicherheit verschaffende Doppelzebrastreifen (wie am Neuen Rathaus) ist offenbar eine Göttinger Erfindung<sup>12</sup> und soll an weiteren Stellen, wie 2011 an der Bahnhofstr./Groner Landstr. eingerichtet werden.

... und ein lustiges nepalesisches Video hierzu in youtube: [http://www.youtube.com/watch?v=BhM\\_Pi08AAA](http://www.youtube.com/watch?v=BhM_Pi08AAA)

Die Unfälle mit Radbeteiligung haben in Göttingen möglicherweise aus Gründen einer steten Behebung von Unfallschwerpunkten anders als in Münster nicht im selben Maße zugenommen wie der Radverkehr. 41 % der Verunglückten sind nach Polizeiangaben in Münster Radler, in Göttingen 31 %.

Bülow kommt in seiner Untersuchung zum Ergebnis, dass Göttingen nach Interview- Aussage der Polizei „laut Verkehrsstatistik die sicherste Stadt in Niedersachsen sei“. Fakt ist aber, dass die Unfälle mit Personenschäden **ohne Radbeteiligung signifikant abgenommen** haben, doch **insgesamt haben die Unfälle mit Personenschäden nach den offiziellen Zahlen der Polizei Göttingen von 1999 bis 2008 zugenommen** (siehe Grafik).

Besonderes Augenmerk sollten wir auf die gestiegene Anzahl der Schwerstverletzten richten. Während bundesweit die getöteten und verletzten Personen sinken, steigt die der Schwerstverletzten, was wohl auch mit der Zunahme von Radverkehr und dem passiven Schutz wie z.B. durch Airbags zusammen hängen mag.

Dieser Aussage deckt sich auch mit den Untersuchungsergebnissen im Städtevergleich des VCD.<sup>13</sup>

Wir haben es in Göttingen mit einer Zunahme zu tun, die offenbar vor allem durch den erhöhten Radanteil erklärbar wird.

Es besteht jedoch die Annahme, folgt man der Metastudie von Hatfield<sup>14</sup>, dass bei einer zukünftigen **deutlicheren Präsenz und Bevorzugung der Radfahrer** und einer auch für Autofahrer spürbaren Dominanz des Radverkehrs, die Unfälle insbesondere mit Radbeteiligung auch wieder relativ abnehmen. Dies deckt sich auch mit Ergebnissen aktueller deutscher Untersuchungen zum Städtecheck.

**Dringend geboten scheinen schon heute Maßnahmen, die das Radfahren ungefährlicher machen.**

### Welche Maßnahmen könnten im Klima- VEP relevant werden? - Beispiele:

Besonders Besorgnis erregend sind die "Abbiegefehler" im Verkehr mit Lastkraftfahrzeugen (Augenblicksversagen der LKW--Fahrer); hier sollte geprüft werden sog. **Trixi-Spiegel** einzusetzen und z. B. mit einer Grünen Spiegelaktion Lkws mit kleinen **aufklebbaren Spiegeln** auszustatten.

Eine **flächendeckende Höchstgeschwindigkeit von T 40** auf allen Straßen (auch im Vorbehaltsnetz) wäre in einem einmaligen Modellprojekt für eine Mittelstadt mit wissenschaftlicher Begleitung sowohl unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit als auch unter dem Aspekt der meines Erachtens geringen bzw. nicht feststellbaren wirtschaftlichen Folgen für das Stadtleben erprobenswert. Zumal man den logischen Zusammenhang von Geschwindigkeit und Unfallfolgenschwere ernst nehmen sollte.<sup>15</sup> Bei einer flächendeckenden Geschwindigkeit von T40 (incl. Vorbehaltsnetz) wäre eine wichtige Voraussetzung geschaffen **mehr Radverkehr auf die Straßen** zu bringen und Konflikte mit Fußgängern und Autofahrern zu verringern.<sup>16</sup>

In den *„Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020“<sup>17</sup> der EU* heißt es:

„Ziel 7: Schwächere Straßenverkehrsteilnehmer schützen

Die Zahl der Unfälle mit Todesfolge und schweren Verletzungen, denen schwächere Verkehrsteilnehmer wie Motorrad- und Mopedfahrer, Radfahrer und Fußgänger zum Opfer fallen, ist hoch und steigt in einigen eu-

<sup>12</sup><http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2091>

<sup>13</sup> Der VCD macht einen Städtevergleich und kommt bei Göttingen wörtlich zum gleichen Ergebnis wie ich: „Achtung! Die durchschnittliche Zahl der Verunglückten hat zugenommen.“: [http://www.vcd.org/vcd\\_staedtecheck.html](http://www.vcd.org/vcd_staedtecheck.html)

<sup>14</sup> <http://www.wired.com/autopia/2008/09/for-bikers-ther/>

<sup>15</sup> DVR Report Nr.3/10, S. 6: „Bei einem Crashtest wurde deutlich, dass bereits eine Kollision mit 30 km/h für einen erwachsenen Fußgänger erhebliche Verletzungen zur Folge hat. Allerdings ist die Überlebenschance ...groß. Bei einer Aufprallgeschwindigkeit von 60 km/h verläuft der Unfall fast immer tödlich.“

<sup>16</sup> Der Verein „Radfahren auf die Fahrbahn“ (<http://verein-gegen-radwege.de/>) fordert mit Blick auf wissenschaftliche Untersuchungsergebnisse: „Wer mehr Sicherheit für Radfahrer möchte, muss die Geschwindigkeit des Kraftverkehrs senken.“

<sup>17</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/road\\_safety\\_citizen/road\\_safety\\_citizen\\_100924\\_de.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/road_safety_citizen/road_safety_citizen_100924_de.pdf)

ropäischen Staaten sogar weiter an. 2008 entfielen 45 % aller Todesfälle im Straßenverkehr auf diese Personengruppen. Statistiken ... zeigen, dass ihnen bislang nicht genug Aufmerksamkeit geschenkt wurde. Außerdem sind andere Verkehrsteilnehmer von Natur aus „anfälliger“ (z. B. ältere Menschen, kleine Kinder, behinderte Menschen), unabhängig davon, welche Rolle sie im Verkehr einnehmen (Fußgänger, Fahrer, Fahrgast). In städtischen Gebieten sind sie besonders gefährdet.<sup>18</sup>...

„2008 waren 27 % der Straßenverkehrstoten Fahrradfahrer und Fußgänger (47 % in städtischen Gebieten). Für viele potenzielle Fahrradfahrer sind die echten oder „gefühlten“ Gefahren des Straßenverkehrs weiter ein entscheidendes Hindernis. Die nationalen und kommunalen Behörden fördern zunehmend den Fahrrad- und Fußgängerverkehr, sodass Fragen der Sicherheit im Straßenverkehr immer mehr Beachtung finden müssen.“ ...

„Angesichts der beträchtlichen Vorteile, die das Fahrradfahren für Umwelt, Klima, Verkehrsentlastung und öffentliche Gesundheit hat, sollte darüber nachgedacht werden, ob in diesem Bereich nicht mehr getan werden könnte.“

In den Polizeistatistiken steht immer wieder vor der Ursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ das sog. „Augenblicksversagen“. Mit der Argumentation, dass solche Fehler eben nichts mit Geschwindigkeiten zu tun hätten, werden Forderungen nach Abbau der Geschwindigkeitsdifferenzen abgewehrt. Zwei Bedenken werden hierbei ignoriert:

Wenn die Geschwindigkeit bei Fehlern von Verkehrsteilnehmer nicht für Unfallzahl und –folgen relevant sein sollten, müssten wir dann nicht beim reinen Fußgängerverkehr genau so viele, schwere und tödliche Unfälle haben wie z.B. beim Rad-Autoverkehr?

Aufgrund der Wahrnehmensproblematik, Geschwindigkeiten sind nicht unmittelbar beobachtbar, ist es nachvollziehbar, dass das „Augenblicksversagen“ in der Analyse häufig herhalten muss, obwohl der Unfall bei einer geringeren Geschwindigkeitsdifferenz gar nicht passiert wäre...

Im Übrigen stellt sich die Frage, ob der Straßenverkehr, insbesondere in der Stadt, nicht so organisiert sein muss, dass er Fehler der Verkehrsteilnehmer einkalkuliert – wie mit der vom VCD unterstützten „Vision Zero“ u. a. in der Schweiz, in Schweden und in Österreich verfolgt wird.<sup>19</sup>

**„Vision Zero“ muss auch in Göttingen das Leitbild der Verkehrspolitik sein.**

Tatsache ist, dass auch in Göttingen eine ausgesprochen schlechte Geschwindigkeitsdisziplin der Autofahrer festzustellen ist mit einer häufig genug 90%igen Übertretungsrate und mit inakzeptablen Geschwindigkeitsüberschreitungen. Hierzu trägt sicherlich auch der stete Wechsel von T30 zu T50 oder gar T60 bei. Eine Gewohnheit kann sich so nicht im Stadtverkehr einschleifen.

Kurzfristig gilt es z.B. mit zahlreichen auf unsere Initiative hin beschafften elektrischen Geschwindigkeits- tafeln den Autofahrern Rückmeldung zu geben über ihr Verhalten und auch Bußgeld bewehrte Ahndungen vorzunehmen. Der Auftrag des Rates an die Verwaltung lautet wie im Haushalt 2011 beschlossen:

"Es ist das erklärte Ziel der Stadt, entsprechend der Zielvereinbarung der Polizei durch bauliche, verkehrslenkende und ordnungsrechtliche Maßnahmen den 5- Jahresdurchschnitt der Unfälle mit Personenschäden im jeweils nächsten (um ein Jahr verschobenen) 5-Jahresschnitt um 5% zu senken."

"...Beseitigung von Unfallschwerpunkten. Es sollen pro Jahr zwei Unfallschwerpunkte durch bauliche und verkehrslenkende Maßnahmen beseitigt werden."

Und: "Bereiche, in denen Geschwindigkeitsüberschreitungen vermehrt auftreten, werden systematisch und von Jahr zu Jahr vergleichbar mit nicht erkennbaren Geräten überwacht."

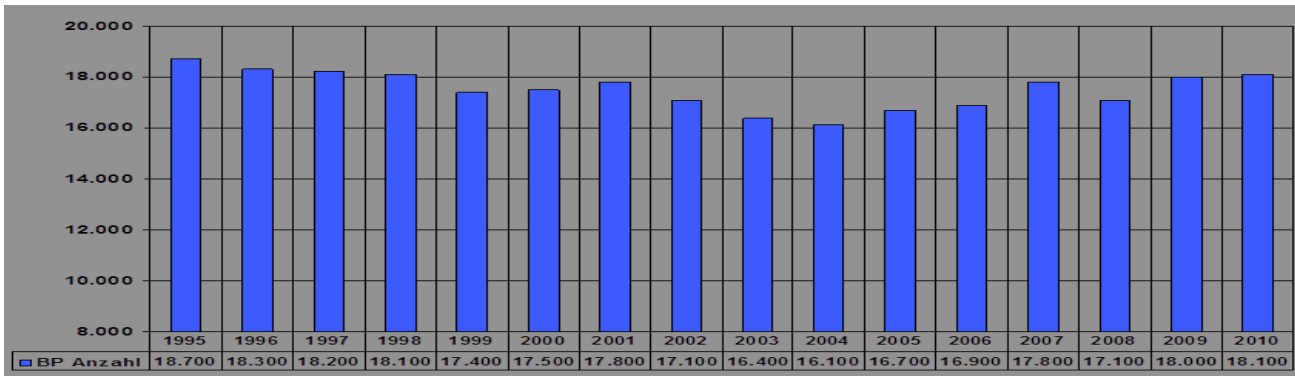
Im laufenden Jahr wird der Knotenpunkt Güterbahnhofstr./Weender Landstr. in Angriff genommen.

### **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

Wenig erfreulich ist die Entwicklung des **ÖPNV** in Göttingen. Der seit Jahren erfragte Anteil im Modal Split stagniert nach Darstellung der GÖVB bei ca. 13 %; die Entwicklung der Fahrgastzahlen ist in der Tendenz seit 1995 nüchtern betrachtet eher abnehmend –mit einem Hoffnungsschimmer aus 2009 und der Hochrechnung von 2010. Aktuelle Zahl für 2010: 18.268.509 „beförderte Personen“.

<sup>18</sup> 2008 betrafen 28% der Straßenverkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang in städtischen Gebieten Menschen über 65 Jahre.

<sup>19</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/Vision\\_Zero](http://de.wikipedia.org/wiki/Vision_Zero)



Ein wesentlicher Grund liegt sicher darin, dass die finanzielle Lage der Stadt, die die Defizite im ÖPNV mit jährlich ca. 6 Mio. € abdeckt, eher zum Sparen als zu mehr laufenden Ausgaben führt. Stolz sind wir im Zuge der Diskussion zur Luftreinhaltung, die Erneuerung der Busflotte mit feinstaubfreien Fahrzeugen und die Nachrüstung mit Partikelfiltern (ca. 15 Mio. €) durchgesetzt zu haben. Alle Untersuchungen bestärken uns in unserer Position, die Linienführung auch in Zukunft wie bisher durch die Innenstadt beizubehalten, wobei wir verstärkt Maßnahmen ergreifen müssen, damit die freie Fahrt für Busse nicht weiter für die ungehemmte Durchfahrt von Lieferfahrzeugen, Taxen und Privatfahrzeugen missbraucht und die Fußgängerzone (Schritttempo!!) ad absurdum geführt wird: **Doppelstrategie: Fuß, Rad + Bus fördern und Auto zurückdrängen!**

Die Grundsatzentscheidung für die nächsten 15 Jahre noch einmal auf neuartige, saubere Dieselsebusse zu setzen war richtig. Wie es mit dem ÖPNV dann weiter geht, müssen technische Entwicklung, öffentliche Diskussion und die Finanzlage zeigen. Als Daseinsvorsorge ist der ÖPNV mindestens in der jetzigen Qualität unverzichtbar. Originelle und wirtschaftlich tragfähige Ansätze zur Förderung des ÖPNV tun Not. Im Übrigen ist die eindimensionale positive Beurteilung der sog. Verstetigung des KFZ-Verkehrs, von dem sich auch der mit schwimmende ÖPNV Zeitvorteile (gegenüber wen eigentlich?) erhofft, solange als höchst problematisch anzusehen, wie nicht nachgewiesen ist, dass mit solchen Maßnahmen im Gegensatz zum gebotenen Zurückdrängen der Autodominanz, eine kontraproduktive Förderung des motorisierten Individualverkehrs einhergeht. Wahrscheinlich werden die kurzfristig reduzierten Emissionen von Feinstaub und Lärm mittelfristig durch ein Mehr an Autoverkehr kompensiert.

#### **Welche Maßnahmen könnten im neuen VEP relevant werden? - Beispiele:**

Neuartige Antriebe wie **Hybrid** sind ebenso erwägenswert wie **O-Bus** oder **Straßenbahn**.... „Klimaneutrale Busse“, Busspuren, temporäre absolute Bevorzugung der Busse vor Autos (z. B. morgens Geismar Landstr.), für Autofahrer und Buskunden erkennbaren Busvorrang – insbes. an Ampeln!

**Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) / Jobticket:** Der demografische Wandel führt auch in der Region Göttingen zu einem deutlichen Bevölkerungsrückgang, der insbesondere einen Rückgang der "Bus-Zwangskunden" Schüler zur Folge haben wird und damit ganz entscheidend den ÖPNV in der Fläche ausdünn. Ziel des BMM ist es, neue Fahrgäste zu gewinnen, indem die Erreichbarkeit von Unternehmen für ihre Mitarbeiter und Kunden durch öffentliche Verkehrsmittel verbessert wird. In einem ersten Schritt verstärkt der VSN daher das Angebot für die ÖPNV-Zielgruppe Berufspendler und führt ab 2010 ein **Jobticket** ein, das einen Anreiz zum Umstieg vom Auto auf den Bus bieten soll. Parallel dazu wäre es erwägenswert, unter Steuerungsaspekten gerade in Industrie- und Gewerbegebieten der Stadt die Parkraumbewirtschaftung einzuführen.

Eine Aufgabe der GÖVB wird es sein, den Verkehrsbetrieb vom **Busunternehmen** zum **Verkehrsdienstleister** mit einer Rundum-Mobilitätsdienstleistung umzustrukturieren, um so den neuen Herausforderungen gerecht zu werden. Warum nicht auch „intermodal“ mit Bus, S-Bahn, **Pedelec-Leasing, Car-Sharing, Elektro-Autos, bus + bike, Lieferservice, park+ride** .... und alles das mit einer breit reichenden **Mobilitätskarte?**: „**Verfügen statt (Auto) besitzen!**“

In einer Expertise der Böll-Stiftung „Wege aus der Autokrise“<sup>20</sup> formulieren die Autoren Erwartungen an die Struktur des Öffentlichen Verkehrs:

„Auch in dieser Branche werden die Umstellungen erheblich sein: ÖV-Unternehmen müssen ihre klassischen Verkehrsträger um neue

<sup>20</sup>W. Canzler und A. Knie: [http://www.boell.de/downloads/Autokrise\\_Endf\(1\).pdf](http://www.boell.de/downloads/Autokrise_Endf(1).pdf), S.22/27



Angebotsbausteine ergänzen. Dabei werden die Betreiber ihre Innovationsscheu nicht länger auf die engen Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes aus dem Jahre 1934 schieben können. Auch der Wettbewerb um den Besitz der zwar unternehmerisch auskömmlichen, aber innovationsfeindlichen Betriebskonzessionen wird der Vergangenheit angehören. Verkehrsunternehmen werden neben Bahnen und Bussen dann künftig auch Autoflotten und Fahrradverleihsysteme betreiben. Gleichzeitig bedeutet das mehr Orientierung an den Kunden und ihren sich weiter ausdifferenzierenden Ansprüchen. Ein solcher Wandel im Angebot und in der Kundenorientierung ist nicht ohne eine enge Zusammenarbeit mit dem langjährigen Konkurrenten Autoindustrie sowie mit Energieversorgern und IT-Unternehmen möglich. Damit verlässt der ÖV mit großen Schritten den Sektor der wettbewerblich eingeschränkten öffentlichen Daseinsvorsorge und wird zu einer stärker als bisher an der privaten Nachfrage orientierten Branche.“

.... „Neuer Ordnungs- und Wettbewerbsrahmen für den öffentlichen Verkehr: Die Umstellung auf Nutzerfinanzierung ist auch für den ÖV ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu einem wirkungsvollen Ordnungsrahmen. Die Erfahrungen der ÖV-Finanzierung zeigen: die pauschale Subventionierung des ÖV, etwa über die Regionalisierungsmittel für die Länder, führt zu einem «bestellten Nahverkehr», aber nicht unbedingt zu einer besseren Kundenorientierung. Denn der Hauptkunde für die Nahverkehrsanbieter sind momentan die Besteller bzw. die Aufgabenträger, die für lange Zeit eine exklusive auskömmliche Bewirtschaftung eines «Bediengebietes» erlauben. Kundeninteressen kommen in dieser Verkehrsordnung nur insoweit zum Zuge, soweit diese von den Bestellern wahrgenommen und als Regelwerk verankert sind. Bis auf Ausnahmen ist dies nicht der Fall. Solange der Aufgabenträger den angebotenen Transportkilometer bestellt und gut bezahlt, gibt es keinen Anlass, innovative Verkehrsdienstleistungen zu entwickeln. Der entsprechende, durch das Personenbeförderungsgesetz (PbFg) und das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) definierte Ordnungsrahmen begreift öffentliche Verkehre immer noch als eine primär hoheitliche Aufgabe, die dem örtlichen und regionalen Aufgabenträger das alleinige Recht bei der Definition des Leistungsangebotes zusichert.“

Der Rat hat in diesem Sinne auf unsere Initiative hin beschlossen, dass die Verwaltung eine Art Anreizsystem entwerfen soll, das unser ÖV-Unternehmen animiert und belohnt mehr Kunden zu gewinnen, während gegenwärtig ein Mehr an Kunden zu allererst ein nicht finanziell abgesichertes Mehr an Fahrzeugen und Fahrern bedeuten kann.

Zur Finanzierung brauchen wir auf das Klimaziel abgestimmte Ansätze, wie z.B. die von uns schon 1992 per Ratsantrag geforderte **Nahverkehrsabgabe**<sup>21</sup>, die z.B. Einpendler bzw. Betriebe steuernd belastet und so zur Unterstützung des ÖPNV beiträgt (in Frankreich: versement transport).

**Push- und Pull- Strategien** sind zu entwerfen, die, z.B. wie in Schweden erprobt, einerseits das Autofahren belasten, andererseits den ÖPNV fördern: das **Parken** in den Innenstadtparkhäusern ist **nur mit Bus-Jahreskarte** an der Windschutzscheibe erlaubt...am Straßenrand gar nicht mehr - außer in Lieferzonen zum Anliefern und Abliefern!

Eine **City-Maut** ist solange undenkbar, wie hierdurch bei den Göttinger Gegebenheiten die Grüne Wiese ausgeklammert bliebe..... Hier fehlen jedoch zukunftsweisende Landesgesetze z.B. zur Stadtmaut...? Im Vortrag des Geschäftsführers Zimmermann der GÖVB vor der GRÜNEN Verkehrs-Arbeitsgemeinschaft „Der Stadtbus in Göttingen“ formuliert die GÖVB ihre Ansprüche und Fragestellungen<sup>22</sup>

## Anforderungen an zukünftige Planung

Reduzierung/Entzerrung des Busverkehrs in der Innenstadt ?	Befriedigung der Ansprüche älter oder mobilitätseingeschränkter Menschen !
Aufrechterhaltung der Integration Schüler-/Berufs-/Freizeit- und Einkaufsverkehr ?	Einhaltung arbeitsrechtlicher Bestimmungen für die Mitarbeiter der GÖVB !
Nachfrageorientierte Angebote entwickeln – Vertaktung?	Ökonomische Zwänge Betrauungsvereinbarung
Vorhandene Infrastruktur nutzen und ausbauen - Fahrgastinformation	Anforderungen Luft-/Lärminderung
Bessere Vernetzung Stadt-/Regional und Schienenverkehr	Kooperation Umweltverbund – ÖPNV Beschleunigung

Der Verkehrsentwicklungsplan 2000 und seine beschlossenen Maßnahmenpakete hatten den Zielhorizont 2010 vor Augen. Deshalb haben wir im Rat der Stadt aktuell Beschlüsse herbeigeführt, noch 2010 die Er-

<sup>21</sup> Näheres hierzu: [http://www.fes-kommunalakademie.de/data/SW\\_Eingriffe\\_in\\_Innenstadtverkehr.pdf](http://www.fes-kommunalakademie.de/data/SW_Eingriffe_in_Innenstadtverkehr.pdf)

<sup>22</sup> [http://www.gruene-goettingen.de/osts/gruenes-cms.de/httpdocs/userspace/NS/kv\\_goettingen/Dateien/Ratsfraktion/PDF/100304\\_Der\\_Stadtbus\\_in\\_Goettingen\\_Vortrag\\_2010FEB26\\_ppt-97.pdf](http://www.gruene-goettingen.de/osts/gruenes-cms.de/httpdocs/userspace/NS/kv_goettingen/Dateien/Ratsfraktion/PDF/100304_Der_Stadtbus_in_Goettingen_Vortrag_2010FEB26_ppt-97.pdf)

gebnisse einer Evaluation dieser Planungen und Maßnahmen vorzulegen.<sup>23</sup> Zum anderen haben wir den Rat beschließen lassen, diese Evaluation zum Anlass zu nehmen, die Fortschreibung der integrierten VEP unter Klimaschutzaspekten zu beginnen.

Das von uns ins Leben gerufene Energie- und Klimareferat der Stadt hat auf unsere Initiative hin mit den Hauptakteuren (insbesondere der Stadt selber, den Stadtwerken, der Universität und der Wirtschaft) das Klimaschutzkonzept erarbeitet, das auf der Basis der Bilanz von 1991 die CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Stadt bis 2020 um 40% mit den dargestellten konkreten Maßnahmen senken soll.

Das umfangreiche, vorwiegend auf den Klimaaspekt „Energie“ konzentrierte Maßnahmenkonzept kommt - vorsichtig geschätzt - bis 2020 auf eine CO<sub>2</sub>- Reduktion von 34 %- Ziel ist 40%!

Der Verkehrsbereich, der auch in Stadt Göttingen für ca. 23% an der Gesamtemission CO<sub>2</sub> verantwortlich ist, blieb erst einmal draußen vor. Die Bedeutung, sich dem Thema Verkehr intensiv zuzuwenden, mag durch die Tatsache bestärkt werden, dass nach Angaben der EU der Verkehrssektor der einzige ist, dessen CO<sub>2</sub>-Ausstoß seit 1990 um ca. 36% zugenommen hat und weiter zuzunehmen droht.

Mit dem neuen „Klimaplan Verkehrsentwicklung“<sup>24</sup> wird es nun Aufgabe sein genau auch diesen Anteil um 40% zu senken.<sup>25</sup> Wegen der Klimaschutzzielsetzung ist das Bundesumweltministerium offenbar auch bereit, sich mit 50% an den Kosten (von etwa 70.000€)<sup>26</sup> zu beteiligen.

Das bedeutet, die Emissionen von 1991 zu rekonstruieren, den heutigen Stand zu bilanzieren und schließlich zu errechnen, wie viel CO<sub>2</sub> ab heute bis 2020 im Göttinger Straßenverkehr jährlich einzusparen ist. Wir sehen hierin eine anspruchsvolle Aufgabe, der sich Landkreis und Umlandkommunen in gleichem Maße stellen müssen. Klimaschutz hört nicht da auf, wo man mit ihm relativ konfliktfrei Geld verdienen kann, wie z.B. bei der Gebäudesanierung, der Windkraft und der Photovoltaik. Und dass mittlerweile alle von Energiewende reden, ist zwar ein schöner Erfolg insbesondere der GRÜNEN. Doch vergessen wir nicht, dass eben etwa ein Viertel des durch den Verbrauch fossiler Energieträger emittierten Kohlendioxids durch den Verkehr erzeugt wird. Zur Energiewende gehört die Verkehrswende.

Und schließlich müssen wir damit rechnen, dass nach Aussagen der OPEC etwa mit dem Jahre 2020 der „peak oil“, d.h. der Wendepunkt zur Ölförderung erreicht sein wird. Und alle Regionen und Städte, die sich auch auf die verkehrlichen, energetischen und sozialen Folgen deutlich höherer Öl- und Energiekosten einstellen, werden zukunftsfähiger sein als andere, die die Zukunft einfach nur auf sich zu kommen lassen: **„Weg vom Öl, bevor das Öl weg ist“.**

Parallel zum Klimaziel gilt es aktuell, die stetig auch von der EU uns aufgetragenen Anforderungen an Lärmschutz und dem Schutz vor Emissionen wie Feinstaub (PM 2,5!!) und Stickoxid gerecht zu werden.<sup>27</sup> Entsprechende Aufträge an die Verwaltung sind u. a. auch durch den rot-grünen Haushaltsbeschluss des Rates 2011 ergangen.

Die laufenden Plan-Aktualisierungen wie die zum Flächenutzungsplan sind auch unter Klimaschutzaspek-

---

<sup>23</sup> Zum Bericht aus dem Bauausschuss (BA) vom 10.2.11. zur Evaluation des VEP 2000 kommt man über die Eingangsseite: : <http://www.goettingen.de/staticsite/staticsite.php?menuid=1240&topmenu=628>

<sup>24</sup> Zu den aktuellen konzeptionellen Vorarbeiten aus dem BA vom 9. Juni 2011 kommt man über die Eingangsseite: <http://www.goettingen.de/staticsite/staticsite.php?menuid=1240&topmenu=628>

<sup>25</sup> Einziges mir bekanntes Positivbeispiel, Region Hannover: [http://www.hannover.de/de/wirtschaft/mobilitaet/vk\\_plan\\_entw/rh\\_ivep/VEPproKlima.html](http://www.hannover.de/de/wirtschaft/mobilitaet/vk_plan_entw/rh_ivep/VEPproKlima.html)

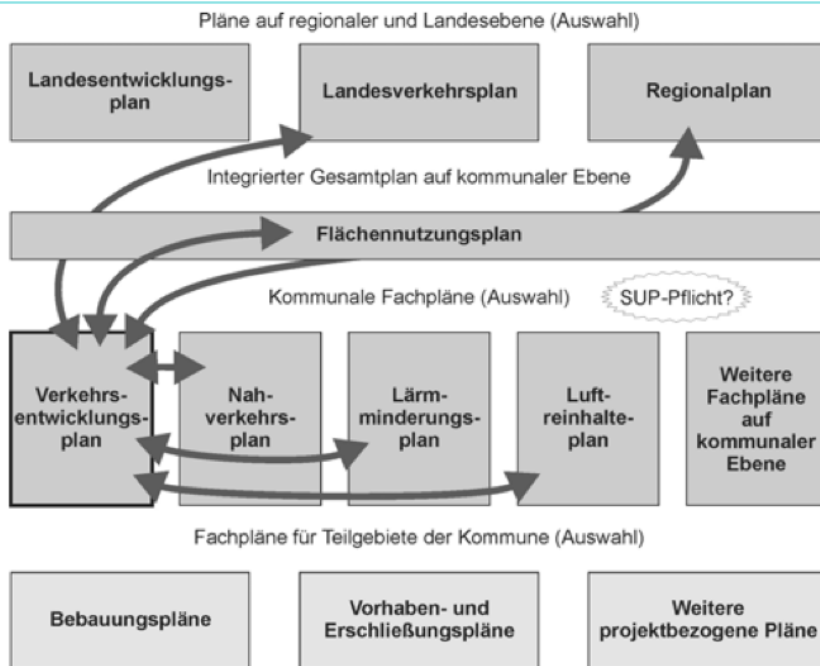
<sup>26</sup> „Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Klimaschutzinitiative“ Hinweise zur Antragserstellung (Fassung vom 1.12.2010), BMU: [http://www.ptj.de/lw\\_resource/datapool/\\_items/item\\_2110/teilkonzepte.pdf](http://www.ptj.de/lw_resource/datapool/_items/item_2110/teilkonzepte.pdf)

<sup>27</sup> <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/08/570&format=HTML&aged=0&language=DE&guiLanguage=en>



ten aufeinander abzustimmen:

## Integration unterschiedlicher Planungsebenen



Das heißt, dass noch deutlicher als 1999 alle zukünftigen noch so gut gemeinten Vorschläge aus der Bürgerschaft und Planungen der Verwaltung daran gemessen werden müssen, ob und in welchem Maße und mit welchem Aufwand sie uns dem Klimaziel näher bringen! Langfristige Aufgabe muss es sein, eine „Nachhaltige Mobilität“ zu entwickeln, die diesen anspruchsvollen Namen auch verdient: „Es wird nicht mehr verbraucht als nachwächst!“

Mit dem beschlossenen Klimaschutzkonzept im Rücken könnte ein Ziel wie das, Göttingen zur Umwelthauptstadt zu machen, die Bürgerschaft besonders motivieren auch den zukünftigen Göttinger Straßenverkehr tatkräftig am vorgegebenen Klimaziel auszurichten! Das in Göttingen bewährte Vorgehen, Verkehrsentwicklungsplanung in einem mehr als einjährigen Dialog mit der Bürgerschaft zu betreiben, erscheint mir auch nach den Berichten zu anderen Städten und Landkreisen bei der GRÜNEN Lüneburger Verkehrstagung sehr ungewöhnlich zu sein. Uns geht es nicht - wie in vielen städtischen Debatten - um die grundsätzliche Verunglimpfung von Autofahren oder die Belobigung des Gutmensch-Radfahrers, sondern darum, was jeder, jede unter strengen Maßstäben beitragen kann und will, das vereinbarte Klimaschutzziel zu erreichen! Wer denn schon Auto fahren muss, sollte das dann wenigstens klimaneutral tun (z.B. nach dem Arktik – Konzept von Jet<sup>28</sup>).

Angesichts knapper öffentlicher Mittel stellt sich natürlich auch bei diesem Projekt die Kosten-Nutzen-Frage. Wenn auch hierfür konkrete Größenordnungen schwer zu ermitteln sind, so kann man doch vermuten, dass der finanzielle Aufwand mit der Förderung des ÖPNVs in einer Mittelstadt wie Göttingen zusätzlich 5% der Autofahrer in den Bus zu holen - und damit entsprechende CO<sub>2</sub>-Minderungen zu realisieren - sicher 100mal teurer wird als aufs Rad oder aufs (elektrisches) Pedelec. Es wird schon allein deshalb aus meiner Sicht im wahren Sinne des Wortes notwendig sein, einen Grundsatzbeschluss des Rates herbei zu führen, der dem Fahrrad für das nächste Jahrzehnt als dominantes Verkehrsmittel die nötige Bedeutung gibt.

### **Aus meiner Sicht müssen wir uns insbesondere zwei Gruppen, den innerörtlichen Freizeit- und Einkaufsverkehr und dem Pendlerverkehr<sup>29</sup> zuwenden:**

Denjenigen, die nach wie vor im innerstädtischen Verkehr in schöner Regelmäßigkeit insbesondere in der Freizeit (z.B. zum „Shoppen“) Entfernungen unter 5 km mit dem Auto zurücklegen ohne hierzu objektiv

<sup>28</sup> <http://www.artik.de/>

<sup>29</sup> Pendlerstatistik : <http://www.goettingen.de/magazin/artikel.php?artikel=1657&type=2&menuid=619&topmenu=637>

gezwungen zu sein. (Nach der letzten Haushaltsbefragung werden in Göttingen 40 % der Autofahrten unter 5 km zurückgelegt - Bundesdurchschnitt 50%).

Neben dem sog, Freizeit- und Einkaufsverkehr ist der Berufsverkehr mit seinen Auswirkungen auf die Menschen in der Stadt am stärksten durch die Autonutzung geprägt.

„**Pendler: Hannover und Göttingen vorn.**“ (Überschrift in der Zeitschrift „Niedersächsische Wirtschaft“ 3/11.)

Zu den 33.000 täglich einpendelnden und 9.000 auspendelnden Erwerbstätigen kommen noch ca. 15.000 Studierende und Schüler hinzu, über deren Verkehrsaufkommen wir noch wenig wissen.

Wie ist hier Einfluss zu nehmen, um den Klimazielen Rechnung zu tragen? Anfangen könnten die Umlandgemeinden und die Stadt, indem sie sich am „niedersächsischen Pendlerportal“<sup>30</sup> per Homepage beteiligten und mit den Arbeitgebern systematisch zur Bildung von Fahrgemeinschaften beitragen.

### Welche weiteren Maßnahmen könnten im neuen VEP relevant werden um den Umweltverbund zu fördern und das Klima zu schützen? - Beispiele<sup>31</sup>:

Hier gilt es

- durch mehr und bessere **Radabstellanlagen** (Altstadt Göttingen: 1200, Münster 8000, Freiburg 5000 – aktuell ist die Neuordnung und Verbesserung der Anlagen am Bahnhof und in der Innenstadt in Arbeit). Die Erfahrung zeigt, dass wir keine Verbote brauchen um das Abstellen an störenden Stellen zu verhindern, sondern nur attraktive und genügend große Anlagen auch in der Fußgängerzone. Damit entwickelt sich – so Erfahrungen z.B. aus Maastricht – eine Art „natürliche“ Ordnung.

- durch **Grüne Wellen** für **Radler** und

- durch **Aufstellflächen** an Ampelanlagen

- durch die Beseitigung der im **Mängelkataster** von VCD und ADFC (aktuell werden Straßenbeleuchtungsmasten an Radwegen versetzt) erfassten Probleme die Attraktivität zu erhöhen. Warum hat die Stadt einen „Straßenläufer“, der als Mitarbeiter der Verwaltung Mängel der Straßen aufdecken soll, aber keinen Radler mit entsprechender Aufgabestellung für Radwege?

Auch die ersten **Fahrradstraßen und der geplante Schnellweg (von Bovenden nach Rosdorf)** signalisieren die nötige Bevorzugung dieses Verkehrsmittels. Aktuell ist die Radroute B 27 – Eichendorfplatz in Arbeit.

Weitere Mittel sind: **Radstreifen**, „der andere Radweg“... „rote **Markierung** von Radwegkreuzungen“ ..**Verkehrsberuhigung, Querungshilfen, Shared Space, T30 -Zonen und – Straßen**, Erkennbarkeit durch Markierungen/ **Einfärbungen**, Belohnung bei Nutzung eines Helmes (ParkMark), **Aufpumpstationen**, Leasing von **Pedelecs**...intensive und andauernde **Öffentlichkeitsarbeit** u. a. m.!

Bei wachsendem Radverkehr ist allerdings auch verstärkt das Fahren ohne Licht und unter Alkohol, zwei häufige Ursachen für Radunfälle, abzubauen und nötigenfalls auch zu ahnden. Das wäre zweifellos einleuchtender als das Ahnden von **Radverkehr gegen die Einbahnstraße**, was ohnehin grundsätzlich erlaubt und gefördert werden sollte. Das Rad gehört auf die Straße!

Dringend erforderlich ist es, die technische Voraussetzungen zur **Radmitnahme** (auch E-Bike + Pedelec) insbesondere in den Umlandbussen so herzustellen, dass sie mit einem offensives Marketing (auch durch Piktogramme an den Bussen selber) insbesondere für berufstätige Pendler z. B. durch den VSN propagiert werden kann. Radschnellwege etwa sternförmig aus der Region nach Göttingen (holländisches Vorbild) sollten helfen, Berufspendler bis zu 15km entfernt aufs Rad zu bringen.

Wichtig ist es, entweder Klima **schonende Verkehrsmittel** (wie mit erneuerbaren Energien gefahrene **E-Fahrzeuge**) zu nutzen oder auch – im Gegensatz zur jahrzehntelangen Zersiedlung – die **Wohnung am Arbeitsplatz** anzubieten (Beispiel Leipzig). Hilfreich wäre es, im Rahmen der intensivierten Öffentlichkeitsarbeit realistische Gesamtkostenrechnungen zu veröffentlichen, um mit der Mär des billigen Wohnens auf dem Lande aufzuräumen: Wer zahlt dafür welchen ökologischen und pekuniären Preis?

**Siedlungsentwicklung** – wenn überhaupt – nur an der Gleisstrecke Bovenden - Rosdorf - Friedland intensivieren!

Der „**Fuß-Anteil**“ im Modal-Split ist zu steigern. Z. B. sind Ampelschaltungen fußgängerfreundlicher zu signalisieren, in Hinblick auf Umlaufzeiten und Aufbau. Es bedarf eines Grundsatzbeschlusses, dass auch bei mehrspurigen Straßen Radler und Fußgänger (also auch Kinder, Alte und mobilitätseingeschränkte Menschen) ohne Zwischenhalt auf der Mittelinsel über die Straße kommen (z. B. am Bahnhof und in der Bür-

<sup>30</sup> <http://niedersachsen.pendlerportal.de/>

<sup>31</sup> Sog. „Best Practice“ – Beispiele sind in der im Aufbau befindlichen Datenbank der H.-Böll-Stiftung SWH gesammelt: <http://www.kuestenpower.org/>

gerstraße - hier ist ein entsprechender Antrag von uns bei der Verwaltung in Arbeit).<sup>32</sup> Die auch in Göttingen praktizierte Umlaufzeit von 90sec an den Ampelanlagen, die sich in entsprechende Wartezeiten auch für Fußgänger auswirken, ist am Interesse des Autofahrens ausgerichtet und sollte unabhängig von den Folgen für den MIV im Interesse des Umweltverbundes/der Fußgänger gesenkt werden.

Seit Jahrzehnten fordern GRÜNE mit gleicher Beständigkeit wie den Atomausstieg eine Verkehrswende. Hierzu gehört neben der Förderung des Umweltverbundes auch die Forderung den **Güterverkehr von der Straße auf die Schiene** zu verlagern. Die Ökologischen und gesundheitlichen Gründe sind landläufig bekannt. Uns ist es durch 15 Jahre langes zähes Bohren lokaler und landespolitischer Bretter gelungen, nach Göttingen ein mittlerweile schon erfolgreiches **Güterverkehrszentrum** zu holen. Logistikstandorte sind eher umweltfreundlich, so werden in Deutschland etwa 50% aller Verlagerungen von der Straße auf die Schiene über solche abgewickelt. Bei Abwägung ökologischer, strukturpolitischer und sozialpolitischer Erwägungen nutzen wir die Chance für Umwelt und Arbeitsplätze das GVZ am Siekanger zu erweitern. Die stadtnahe integrierte Lage verhindert, anders als bei Stauffenberg und Bad Hersfeld, weitere PKW-Pendelverkehre der Mitarbeiterschaft.

Es ist allerdings leicht einzusehen, dass eine wirksame Verkehrsentwicklungsplanung im Oberzentrum mit einer flankierenden, die Verkehre vermeidende **Regionalplanung** nur im Verbund mit dem Landkreis und mit den in den Gemeinden lebenden Menschen funktionieren kann. Und dies unter der übergeordneten und mittlerweile von allen Parteien als lebenswichtig eingeschätzte Maxime des Klimaschutzes.

Man muss gemeinsam prüfen, ob nicht jenen Menschen z. B. , die aus dem Landkreis ins Oberzentrum kommen müssen, für bestimmte Gelegenheiten **privilegierte Einfahrt- und Parkmöglichkeiten** angeboten werden sollten - auch in Ergänzung mit einer Mobilitätskarte?

In vielen Teilen des Umlandes und in spezifischen Lebenssituationen gibt es bisher keine Alternative zum Auto. Die Frage wäre dann: welche Art von Fahrzeug? Elektrofahrzeug mit Ökostrom – im CarSharing mit den Nachbarn?

Wer eine Verkehrswende wirklich mit Klimaargumenten herbeiführen will, braucht eine aktive **Öffentlichkeitsarbeit und Werbung** für den Umweltverbund und den persönlichen Klimaschutz. Dies insbesondere dann, wenn es der Klimaverantwortung wegen auch um unbequeme, aber notwendige Entscheidungen gehen sollte.

Zum Auftakt des regionalen Prozesses zum „Klimaplan Verkehrsentwicklung“ wünsche ich mir einen flächendeckenden und spürbaren „**Autofreien Sonntag**“... mit einem z. B. gesponserten und kostenlosen ÖPNV-Angebot!

Nur gemeinsam mit den Menschen der Region werden wir in der Lage sein, die vorgegebenen 40% CO<sub>2</sub> bis 2020 auch im örtlichen und regionalen Verkehr sozialverträglich einzusparen. Eine auf der Basis einer regional gemeinsam getragenen Klima-Zielsetzung mit den Gemeinden getragene Verkehrsentwicklungsplanung ist die Voraussetzung für die Akzeptanz in der breiten Bürgerschaft. Denn: **Wir sind darauf angewiesen, Mehrheiten zu schaffen...!**

„Für die Einführung einer auch nach Klimazielen verantwortbaren Verkehrsstruktur im Raum Göttingen sollte eine Kommunikationskampagne nach dem **Stakeholder-Ansatz** durchgeführt werden. Der Stakeholder-Ansatz macht Betroffene zu Beteiligten und definiert diejenigen Gruppen, die Ansprüche an eine Unternehmung stellen. Dazu zählen im durchzuführenden Modellprojekt die Vertreter der Stadtverwaltung, der Stadtwerke, des Einzelhandels, der Wohnungsgesellschaften, der Haus- und Grundbesitzer-Vereinigungen, der Energieversorgungsunternehmen, der Umweltschutz- und Verkehrsverbände, die Taxi- und CarSharing - Unternehmen, die Tankstellenbesitzer, die Göttinger Verkehrsbetriebe sowie Lehrende und Studierende der Universität. Sie alle sind nicht nur Rezipienten der PR-Botschaft sondern werden als wichtige Multiplikatoren an der PR-Konzeption beteiligt. Zu den Anspruchsgruppen des Stakeholder-Ansatzes zählen auch die Journalisten und Redakteure der lokalen Medien.“<sup>33</sup> - So haben wir es auch 1999 praktiziert.

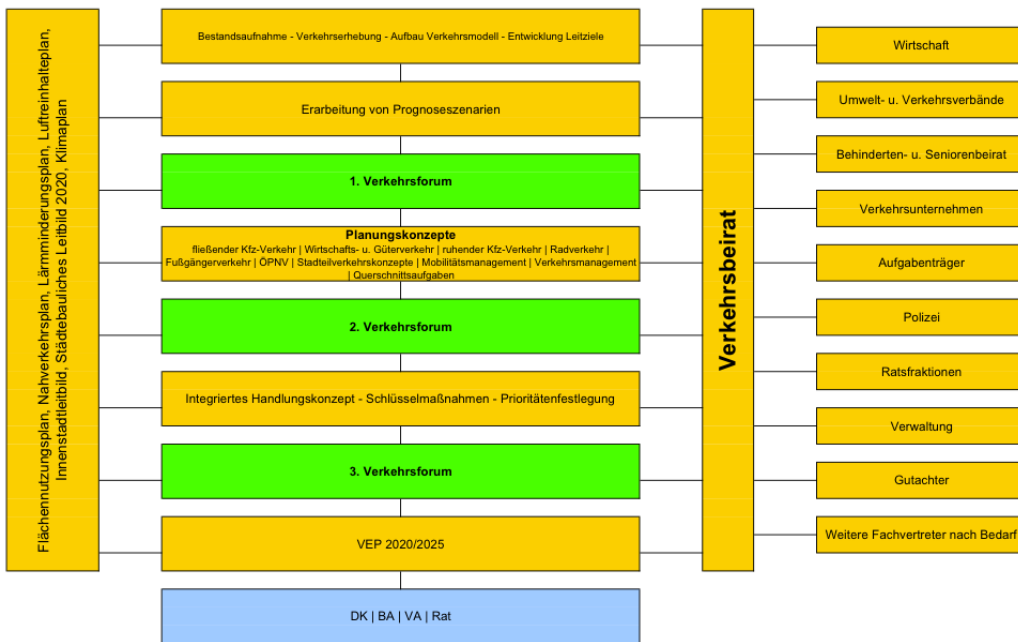
Arbeiten wir daran! Der Plan steht:

<sup>32</sup> Siehe Forderungen des Trierer Manifestes S.3 f: <http://www.buvko.de/ergebnisse/trierer-manifest.html>

<sup>33</sup> Gerlinde Wiese: "Bedingungen für die Entwicklung eines PR-Konzeptes der Stadt Göttingen im Rahmen eines Modellprojektes zur emissionsfreien Mobilität" 2/10, Diplomarbeit - Universität Göttingen



## Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan Göttingen (VEP 2020/2025)



### Programmatische Kernforderungen

- Die regionale Verkehrsentwicklungsplanung nach den Klimaschutzvorgaben geht einher mit einer hohen moralische und politischen Verbindlichkeit für alle, gleich welche Partei
- In die regionale Verantwortung fällt als Bestandteil einer abzustimmenden Regionalplanung auch die langfristige Beziehung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklungsplanung
- Auch in der Stadt ergeben sich für die Verkehrsentwicklungsplanung enge finanzielle Spielräume
- Schon aus Kosten-Nutzen-Überlegungen ist ein Grundsatzbeschluss herbeizuführen, um so schnell wie möglich dem Fahrrad als dominantes Verkehrsmittel eine Vorrangstellung einzuräumen
- Entsprechend diesem Grundsatz ist der Radförderung erste Priorität einzuräumen: Masterplan Radförderung  
(Radstraßen, - Streifen, Abstellanlagen, gezielte Bevorrechtung gegenüber dem Auto, Grüne Wellen für Radler, Aufstellflächen, hohe Qualität und Attraktivität der Radwege, regionale Radschnellwege, Optimierung der Wegeführungen zwischen Landkreis und Stadt, Grüne Wellen für Radler, Ampelschaltungen, pedelecs-Leasing...Werbung für Radfahren)
- Mit diesem Grundsatz verbunden wird der Auftrag an die Verwaltung eine Art Doppelstrategie umzusetzen: Fuß, Rad + Bus fördern und Auto zurückdrängen  
(Fußgängerverkehr gerade an Ampeln und Querungen attraktiver, schneller und sicherer machen, Schluss mit dem den KFZ -Verkehr fördernden Aus- und Neubau von Straßen, Weitere Verkehrsberuhigung, Shared-Space an geeigneten Stellen, T30 -Zonen und – Straßen, Mehr Radler und sicherer auf die „entschleunigten“ Straßen bringen, Offensiv bewerben: bus + bike in Stadt und Landkreis und Fahrradmitnahme, Umbau des städtischen Busbetriebes zu einem regionalen Verkehrsdienstleister, klare Vorgabe für den VEP -Teilbaustein des „Planungskonzeptes fließender Kraftfahrzeugverkehr“, ihn im Stadtraum weniger attraktiv und gefahrvoll zu gestalten).
- In einem Modellversuch soll die Auswirkung einer „flächendeckenden“ Höchstgeschwindigkeit T 40 auf Mobilität, Verkehrssicherheit, Unfallfolgeschwere und Regionalwirtschaft beispielhaft für Mittelstädte wie Göttingen wissenschaftlich untersucht und erprobt werden
- In einem Grundsatzbeschluss macht die Stadt sich die „Vision Zero“ als sicherheitspolitische Leitbild der Verkehrspolitik zu Eigen.
- In der Praxis der Verkehrssteuerung wird soweit als irgend möglich die Maxime „Belohnung für positives Verhalten statt Bestrafung“ zur Handlungsgrundlage erklärt
- **Dreh- und Angelpunkt ist eine offensive Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung zum Zusammenhang von Klimaschutz, Verkehrsentwicklung, Verkehrssicherheit und Nachhaltigkeit.**

